

MIESIĘCZNIK ZARZĄDU TRANSPORTU MIEJSKIEGO

03/2019



Warszawski Transport Publiczny

Rekordowa komunikacja miejska


RYŁKO
109
DW.CENTRALNY
CENTRAL STATION
2211
WX 73209



ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO W WARSZAWIE

ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa

Redaktor prowadzący:
Łukasz Majchrzyk

Prenumerata:
wtp.waw.pl (zakładka newsletter)

Znajdziesz nas na:

 www.wtp.waw.pl

 www.facebook.com/wtp.warszawa

 www.twitter.com/wtp_warszawa

 www.instagram.com/wtp_warszawa

Napisz do nas: **newsletter@ztm.waw.pl**

Drodzy Czytelnicy,

Warszawski Transport Publiczny cieszy się coraz większą popularnością. Najlepiej pokazują to liczby, a z nich można odczytać, że w 2018 roku pobity został kolejny rekord. To dla nas wielkie wyzwanie, ale też zadanie, żeby oferować pasażerom jeszcze lepsze usługi w przyszłości i tworzyć modę na komunikację miejską. Zapraszamy do lektury wywiadu z Wiesławem Witkiem, dyrektorem Zarządu Transportu Miejskiego, w którym przypomina, jakie działania podjął ZTM w celu promowania podróżowania transportem publicznym.

Pasażerowie chętniej korzystają z komunikacji miejskiej, jeśli widzą, że pojazdy są czyste i zadbane. Przykładamy do tego wielką wagę, dlatego postanowiliśmy przybliżyć naszym Czytelnikom, jak operatorzy dbają o czystość autobusów. Wiosna to tradycyjnie czas robienia porządków. Tak samo jest w Warszawskim Transporcie Publicznym – odświeżane są przystanki i tory tramwajowe. Dba o to Zarząd Oczyszczania Miasta, dlatego poprosiliśmy o komentarz jego dyrektora Tadeusza Jaszczołta.

Dzięki budowie stacji metra komunikacja miejska na Bródnie cieszy się specjalnym zainteresowaniem warszawiaków. Ale przecież nie od metra się ona zaczęła. Historia transportu publicznego na Bródnie jest bardzo długa. Zapraszamy do jej poznania.

Zachęcamy do lektury

Więcej linii na Bródnie

Od poniedziałku, 18 marca pasażerowie mogą skorzystać z nowej linii 327. Autobusy jeżdżą ulicą św. Wincentego. To nie wszystkie zmiany.

Na Bródnie rozpoczęła się budowa metra. Wprowadzona została nowa organizacja ruchu, dzięki której komunikacja miejska może sprawnie przewozić pasażerów. Zarząd Transportu Miejskiego przez cały czas monitoruje funkcjonowanie transportu publicznego w tym rejonie. Obserwowany jest także ruch drogowy. Pierwsze wnioski są takie, że autobusy i tramwaje jeżdżą w większości punktualnie, bez większych spóźnień. Wprowadzone będą niewielkie korekty transportu publicznego, planowane są także zmiany w organizacji ruchu.

– *Starannie przygotowywaliśmy się do wprowadzenia zmian związanych z budową II linii metra na Bródnie, ale też cały czas monitorujemy sytuację w terenie po jej wdrożeniu. Wyciągamy też wnioski z naszych obserwacji. Usprawniliśmy działanie komunikacji uruchamiając dodatkową linię autobusową, a także ułatwimy pieszym dojście do przystanków tramwajowych zlokalizowanych na ul. Rembielińskiej* – mówi **Robert Soszyński, zastępca prezydenta m.st. Warszawy**, który we wtorek, 12 marca, obserwował działanie komunikacji miejskiej na Bródnie.

Wielu pasażerów decyduje się skorzystać z autobusów jadących ulicą św. Wincentego. Dlatego od poniedziałku 18 marca kursują autobusy nowej linii 327. Trasa tej linii została tak przygotowania, aby ułatwić dojazd do ronda Żaba i przesiadek do tramwajów osobom z rejonu przystanków Malborska i św. Wincentego:

CH TARGÓWEK – ul. Głębocka – św. Wincentego – RONDO ŻABA.

Autobusy 327 jeżdżą w dni powszednie w ramowych godzinach 6.00–9.30 i 14.00–20.00. Na przystankach zatrzymują się co 15 minut.

Od środy 13 marca zmienił się również charakter przystanków Gilarska i Toruńska. Autobusy zatrzymują się tu za każdym razem, a nie jak dotychczas, na żądanie. Z obserwacji pracowników ZTM wynika, że przystanki te cieszą się bardzo dużym zainteresowaniem pasażerów i autobusy praktycznie przy każdym kursie się na nich zatrzymują.



Nowe wzory WKM

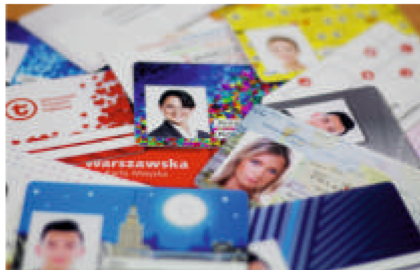
Z Pałacem Kultury i Nauki w tle, z symbolami środków komunikacji, a może w kwiaty? Warszawski Transport Publiczny ma nowe wzory Warszawskich Kart Miejskich.

Od początku marca pasażerowie mają do wyboru 18 nowych grafik. Coś dla siebie znajdą zarówno sympatycy warszawskich symboli, jak i osoby preferujące neutralne wzory.

Warszawska Karta Miejska jest nośnikiem długookresowych biletów WTP. Dodatkowo – jako Karta Warszawiaka lub Młodego Warszawiaka z ważnym e-hologramem – pozwala na korzystanie ze zniżek przysługujących osobom płacącym podatki w Warszawie.

Aby wyrobić WKM wystarczy odwiedzić Punkt Obsługi Pasażerów lub wypełnić wniosek na stronie WTP albo w dzielnicowym Wydziale Obsługi Mieszkańców. Konieczne jest dołączenie fotografii. Na awersie karty umieszczone jest zdjęcie oraz imię i nazwisko. O wyglądzie tła decyduje właściciel karty – może zdecydować się na jeden z proponowanych wzorów lub zaprojektować własny. Na rewersie karty znajduje się jej numer.

Wydanie pierwszej WKM jest bezpłatne. Opłata za kolejną wynosi 14 zł.



Prehistoryczny gigant wróci na stację Płocka

Pasażerowie wsiadający do metra na stacji Płocka będą mogli spotkać prehistoryczne zwierzę. W gablocie w podłodze antresoli wyeksponowane zostaną kopie kości mamuta lub słonia leśnego, odnalezione tam w grudniu zeszłego roku.

W tej sprawie przedstawiciele Metra Warszawskiego spotkali się z projektantem inwestycji, jej wykonawcą oraz pracownikami Państwowego Muzeum Archeologicznego (PMA) w Warszawie. Postanowiono, że najlepszym rozwiązaniem do ekspozycji kopii cennego znaleziska paleontologicznego będzie gablota podłogowa.

Gablota o wymiarach 1,5 x 1,5 m znajdzie się na poziomie antresoli (wyjście w kierunku ulicy Wolskiej), czyli w bezpośrednim sąsiedztwie miejsca znalezienia kości wymarłego trąbowca. Szkło na poziomie posadzki będzie miało nadrukowane antypoślizgowe elementy graficzne, przy zachowaniu jego przejrzystości.

Dlaczego na stacji znajdą się kopie, a nie oryginalne znalezisko? Kości zachowały się w dość kiepskim stanie, więc ekspozycja autentycznych szczątków oznaczałaby niebezpieczeństwo ich uszkodzenia. Poza tym, zgodnie z prawem, należą one do Skarbu Państwa. W związku z tym, po zakończeniu badań kości zostaną przekazane do jednej z placówek muzealnych i tam trafią na ekspozycję. Sprawujące nadzór nad budową II linii metra PMA wykonało już skan znalezionych szczątków. Dzięki temu możliwy będzie wydruk ich kopii w technologii 3D.



Obecnie kości są poddawane konserwacji i badaniom. Przeprowadzane jest także datowanie gruntu, w którym znaleziono szczątki. Ma to na celu dokładne określenie gatunku prehistorycznego ssaka.

Na kość miednicy oraz inne fragmenty szkieletu prehistorycznego ssaka sprzed 100-120 tys. lat robotnicy trafili sześć metrów pod ziemią, podczas prac wykonywanych przy budowie wentylatorni stacyjnej. Kości mogą należeć do mamuta lub prehistorycznego słonia leśnego. Oba gatunki żyły na terenach Polski w czasach plejstocenu. Na terenie dzisiejszej Woli, w okresie plejstocenu, znajdowało się jezioro, które sięgało od ul. Płockiej do Leszno, a nawet do Dworca Zachodniego. Ogromne ssaki żyją wokół dużych zbiorników, ze względu na ich zapotrzebowanie na wodę (współczesne słonie piją do 200 litrów wody dziennie).

System Hurtowni Danych – nowe narzędzie analityczne w ZTM

Szczegółowa i wielowymiarowa analiza danych dotyczących Warszawskiego Transportu Publicznego jest niezbędna dla bieżącego funkcjonowania i rozwoju komunikacji miejskiej w stołecznej aglomeracji. W Zarządzie Transportu Miejskiego został zbudowany specjalistyczny system Hurtowni Danych – nowe narzędzie pomagające przy analizach.

System wykorzystywany jest przez ZTM do przetwarzania dużych próbek danych, dotyczących między innymi liczby kursów, długości linii, odległości międzyprzystankowych, liczby sprzedanych biletów, zdarzeń komunikacyjnych i długości ich trwania, czy też liczby wpływających zgłoszeń mieszkańców dotyczących transportu publicznego. Narzędzie to umożliwia wykonywanie różnorodnych analiz w bardzo krótkim czasie. Pozwala również na porównywanie danych niemożliwe do wykonania „ręcznie" lub przy wykorzystaniu arkuszy kalkulacyjnych. Wyjątkowość systemu Hurtowni Danych polega także na tym, że pobiera on informacje ze źródeł różnego rodzaju (takich jak np. bazy danych, czy pliki csv lub xls, które są automatycznie generowane przez systemy funkcjonujące w ZTM) i łączy je w jednym w miejscu.

Czego analitycy ZTM mogą dowiedzieć się dzięki systemowi Hurtowni Danych? Kilka kliknięć myszką pozwala na zbudowanie zapytania, dzięki któremu otrzymać można informacje o takich aspektach jak, np.: stopień napełnienia pojazdów konkretnej linii w wybranym miejscu, czasie lub na odcinku trasy; liczba wejść pasażerów na daną stację metra w określonym czasie z uwzględnieniem użycia wybranego rodzaju biletu; porównanie liczby sprzedanych biletów pomiędzy wybranymi latami, miesiącami i dniami w podziale na kanały

sprzedaży czy liczba, miejsce, czas i skala utrudnień wywołanych przez bagaże pozostawione w środkach komunikacji miejskiej.

Jak zbudowana jest Hurtownia Danych w ZTM? Składa się ona z kilku „poziomów". Pierwszy z nich jest obszarem roboczym – ładowane są do niego dane ze źródeł w niezmienionej formie. Następnie przechodzą one proces weryfikacji pod kątem jakości i zapisywane są w warstwie hurtowni. Na niej z kolei opiera się warstwa analityczna, na której przygotowywane są raporty. Wygląd, rozmiar i objętość poszczególnych raportów zależą od potrzeby analityków i pracowników ZTM.

Legenda komunikacji w Warszawie

Miejskie Zakłady Autobusowe mają niezwykły zabytek – autobus Renault TN6 z 1933 roku. To bliźniacza konstrukcja warszawskich pojazdów marki Somua, które jeździły po stolicy w latach 1928 - 1949.

Pod koniec lat 20. Warszawa kupiła pojazdy wyprodukowane we francuskich zakładach koncernu Schneider-Creusot. Pierwszych 11 autobusów trafiło do Warszawy w 1928 roku. W tym samym roku, 28 czerwca, uroczyście zainaugurowano kursowanie nowej linii A, łączącej pl. Teatralny z pl. Zbawiciela. Trasę autobusy pokonywały w 18 minut, co pozwoliło uzyskać częstotliwość sześciu minut.



Autobusy Somua były chyba najbardziej eleganckimi w historii warszawskiej komunikacji. Pojazd miał z tyłu obniżoną otwartą platformę zamykaną łańcuszkiem. Znajdowało się tam stanowisko konduktora. W głąb autobusu prowadziły przesuwne dwuskrzydłowe, przeszklone drzwi. Wnętrze było wykończone drewnem, poręcze chromowane, a podwójne skórzane siedzenia umieszczone w poprzek względem przejścia zapewniały wygodną podróż 32 osobom. Wentylację środka zapewniały opuszczane okna, jednak ze względów bezpieczeństwa zastosowano takie rozwiązanie tylko z jednej strony. Warszawiacy nazywali pojazdy „świniami" lub bardziej przyjaźnie „mopsami" ze względu na charakterystyczny kształt klapy silnika przed kabiną kierowcy.

Kolejne dostawy francuskich autobusów nieco się różniły, bowiem do Warszawy trafiały tylko podwozia. Nadwozia zamawiano w Stoczni Gdańskiej. Wykonawcami kolejnych zabudów były lotnicza fabryka „Plage i Laśkiewicz" z Lublina oraz Państwowe Zakłady Inżynieryjne.



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-3847

W sumie do Warszawy trafiło 45 pojazdów w dwóch wersjach: czterocylindrowej Somua i Somua Six wyposażonej specjalnie dla Warszawy w silnik sześciocylindrowy o zwiększonej mocy i zabudowany tylny pomost. Można je było zobaczyć na niemal wszystkich trasach. Niektóre z nich można było spotkać na ulicach podczas wojny, a cztery ją przetrwały. Autobusy o numerach bocznych 41-44 zostały przywrócone do ruchu w latach 1946-1947 i do 1949 roku obsługiwały m.in. linię P z pl. Unii Lubelskiej na ul. Wersalską.

Przywieziony z Holandii egzemplarz Renault SN6 to jeden z kilku zachowanych na świecie. W Polsce to dziś jeden z dwóch najstarszych przedwojennych autobusów, obok Durant Rugby z roku 1929 (właścicielem jest MPK Kraków S.A.).

Pojazd z pewnością będzie ogromną atrakcją, m.in. podczas zbliżającej się rocznicy stulecia warszawskich autobusów.

Disney i WTP przypominają – ustąp miejsca życzliwości

Od 1 marca, razem z Daisy, Goofim, Pluto i Mikim uczymy się życzliwości dla innych. Bohaterowie Disneya, znani przez kilka pokoleń dzieci na całym świecie, do końca kwietnia będą nam towarzyszyć w pojazdach i na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego.

Od 1 marca, przez dwa miesiące, razem z Daisy, Goofim, Pluto i Mikim będziemy uczyć się życzliwości dla innych. Bohaterowie Disneya, znani przez kilka pokoleń dzieci na całym świecie, będą nam towarzyszyć w pojazdach i na przystankach Warszawskiego Transportu Publicznego.

Daisy – zawsze piękna, nienagannie ubrana, na obcasach i zwykle powściągliwa w zachowaniu. Tym razem jednak wszyscy pasażerowie autobusu są zmuszeni słuchać jej ekspresyjnie prowadzonej rozmowy telefonicznej. Zestaw jest zdecydowanie zbyt głośnomówiący!

Goofy to zazwyczaj chodząca katastrofa. Nie inaczej jest tym razem. Plecak, karimata, gitara – to wszystko trzyma na plecach w zatłoczonym metrze. Czy zauważy swój nadbagaż?

Pluto - trudno odmówić sympatii, którą wzbudza, ale nierzadko miewa niezbyt mądre pomysły, które złoszczą nie tylko Mikiego. Do takich na pewno można zaliczyć jedzenie intensywnie pachnącej kanapki na środku tramwaju. „Rozchodzi się o zapach” – „krzyczy” wzrok współpasażerów.

Wszystkim będzie przyjemniej jeśli do akcji wkroczy uśmiech i pozytywna energia. Rzęsisty deszcz moczy wszystkich stojących ze skwaszonymi minami na przystanku, ale nie Mikiego. Chmury nad nim rozpędziła jego pogoda ducha, bo „Pogoda dla pogodnych”.

Kampania „Ustąp miejsca życzliwości” powstała we współpracy z Disneyem z okazji obchodów 90. rocznicy premiery pierwszego filmu Myszki Miki. W ramach kampanii przygotowano grafiki z udziałem bohaterów Disneya, które przez najbliższe tygodnie będą obecne w warszawskich pojazdach i na przystankach komunikacji miejskiej. Ilustracje w porozumieniu z Zarządem Transportu Miejskiego stworzył rysownik ze studia Disneya.

Myszka Miki „narodziła” się w studiu Walta Disneya w 1928 roku. Miki zadebiutował na ekranie 18 listopada 1928 roku w pierwszej udźwiękowionej animacji w historii kina – „Parowcu Willie”. Od tego czasu zaraża kolejne pokolenia widzów na całym świecie optymizmem, energią i pomysłowością.



Chcemy tworzyć modę

O rekordowym roku dla Warszawskiego Transportu Publicznego i działaniach Zarządu Transportu Miejskiego, promujących komunikację miejską opowiada Dyrektor ZTM Wiesław Witek.

Rok 2018 znów okazał się rekordowy dla komunikacji miejskiej w Warszawie. Tworzy się moda na korzystanie z Warszawskiego Transportu Publicznego?

Wiesław Witek, Dyrektor Zarządu Transportu Miejskiego: Nasze zadanie to organizowanie komunikacji miejskiej w aglomeracji warszawskiej i na pewno cieszy nas fakt, że wysiłek naszego zespołu jest potrzebny tak wielu ludziom, którzy dzięki temu docierają do pracy, szkoły, kina, na zakupy. Współpracujemy z gminami aglomeracji, dzięki czemu liczba pasażerów „wciągniętych" w system warszawskiej komunikacji miejskiej ciągle się zwiększa. A co do tworzenia się popularności komunikacji miejskiej? Myślę, że coraz więcej osób widzi, że WTP jest najlepszym sposobem na poruszanie się po mieście i rozumie ekologiczny aspekt publicznej komunikacji. My natomiast staramy się wzmacniać te tendencje poprzez promowanie tego sposobu podróżowania, co staramy się robić bardzo aktywnie, m.in. choćby przez obecność na piknikach dzielnicowych czy wprowadzenie oferty Hit Benefit, dzięki której firmy mogą dofinansowywać pracownikom zakup biletów komunikacji miejskiej.

Jakie przyczyny wzrostu liczby pasażerów może pan wskazać?

O wzroście liczby pasażerów zadecydowało wiele czynników. Wśród nich wymienić można zmiany w taryfie, czyli obniżenie od 1 czerwca 2017 r. cen biletów 30 i 90-dniowych obowiązujących w 1. i 2. strefie biletowej, wprowadzenie od 1 września 2017 r. tzw. Karty Ucznia, dzięki której uczniowie szkół podstawowych mieszkający lub uczący się w stolicy mogą podróżować Warszawskim Transportem Publicznym bezpłatnie, rozszerzenie od 1 września 2018 oferty Warszawa+ – tutaj, w porozumieniu z gminami, wprowadziliśmy trzy progi dofinansowania do zakupu biletów. Ważną rolę odegrały też obowiązujące od 1 września zmiany w Bilecie Warszawiaka, czyli bilety ważne w 1. i 2. strefie w cenie dotychczasowych biletów jednostrefowych), czy





rozszerzenie 1. strefy biletowej o Łomianki, Konstancin-Jeziornę oraz Izabelin, a 2. o Czosnów.

Duża dostępność sieci sprzedaży może zachęcić do przesiadania się do komunikacji miejskiej?

Oczywiście, znaczenia ciągłego rozwoju sieci sprzedaży nie sposób przecenić. Rozwijamy sieć biletomatów stacjonarnych oraz automatów biletowych mobilnych. Pasażerowie coraz chętniej korzystają także z możliwości zakupu biletu przez telefon. W ramach systemu otwartego działa już sześciu operatorów.



Czy 2019 rok znów może okazać się rekordowy? Jak wyglądają plany ZTM dotyczące uruchamiania kolejnych połączeń, co może zachęcić kolejne osoby do skorzystania z WTP?

Ogromne inwestycje w infrastrukturę i nowe pojazdy, rozwój sieci połączeń, sprawiają, że każdego roku Zarząd Transportu Miejskiego notuje duży wzrost liczby pasażerów w stołecznej komunikacji. Wielką zmianę przyniesie otwarcie kolejnych stacji drugiej linii metra. Już niebawem pociągi podziemnej kolei będą docierać do stacji Szwedzka, Targówek Mieszkaniowy i Trocka. To powinno automatycznie spowodować wzrost liczby pasażerów Warszawskiego Transportu Publicznego. Nie jest to jednak jedyny pozytywny efekt, jakiego się spodziewamy. Tam, gdzie dotrze metro, potrzebnych będzie mniej autobusów. Wycofane stamtąd wozy będą mogły posłużyć do uruchomienia kolejnych połączeń. Komunikacja miejska w stolicy już niedługo będzie mogła zaoferować pasażerom jeszcze więcej. ■

Prawie 1,2 mld pasażerów WTP w 2018 roku



Warszawski Transport Publiczny po raz kolejny zanotował wzrost liczby pasażerów. W 2018 r. wykonano ponad 1,183 mld przejazdów w Warszawie i stołecznej aglomeracji. To wzrost w porównaniu z 2017 r. aż o prawie 40 mln osób.

Ogromne inwestycje w infrastrukturę i nowe pojazdy sprawiają, że każdego roku Zarząd Transportu Miejskiego notuje duży wzrost liczby pasażerów stołecznej komunikacji. Coraz więcej osób wybiera tramwaje, autobusy, pociągi i metro dojeżdżając codziennie do pracy, szkoły czy na studia. Według szacunków ZTM, w zeszłym roku było ich 1 183 861 117.

W 2018 r. aż 51,4 proc. naszych pasażerów wybrało transport autobusowy – to ponad 608,1 mln przejazdów. Oznacza to wzrost o 3 proc. w porównaniu z 2017 r. czyli o ponad 17 mln osób. Miejskie Zakłady Autobusowe oraz prywatni przewoźnicy eksploatowali ok. 1800 autobusów, jeżdżących na łącznie 307 liniach (zwykłych, przyspieszonych, ekspresowych, strefowych, lokalnych i nocnych).

Z tramwajów w zeszłym roku skorzystało 24,2 proc. podróżnych WTP (286,5 mln przejazdów). To więcej o ponad 17 mln pasażerów (6 proc.) niż w 2017 r. W ramach Warszawskiego Transportu Publicznego na 25 liniach jeździ prawie 530 tramwajów i składów tramwajowych (w tym 311 wagonów niskopodłogowych).

Metrem wykonano natomiast 19,8 proc. przejazdów. Obie linie przewiozły niemal 234,6 mln pasażerów. Dla porównania – w 2017 r. było ich 224,8 mln. Oznacza to, że w 2018 r. zanotowaliśmy wzrost liczby osób jeżdżących podziemną koleją na poziomie ok. 4 proc. (prawie 10 mln pasażerów więcej). Podziemna kolej na obu liniach wykorzystuje 75 sześciowagonowych składów.

Mniej osób, w porównaniu z 2017 r., skorzystało natomiast z pociągów Szybkiej Kolei Miejskiej – ponad 18,9 mln pasażerów. Liczba ta stanowi 1,6 proc. wszystkich przejazdów w 2018 r. W 2017 r. SKM przewiozła ok. 23,1 mln pasażerów. Oznacza to spadek o 18 proc. Został on spowodowany zeszłorocznymi remontami infrastruktury kolejowej i związanymi z tym skróceniami tras oraz zawieszeniem części kursów miejskiego przewoźnika kolejowego.

W statystykach WTP uwzględniono także inne kolejowe podróże w stołecznej aglomeracji, wykonane w ramach Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD. Było ich łącznie ponad 35,7 mln (ok. 3 proc. wszystkich przejazdów). W ramach wspomnianej oferty biletowej Koleje Mazowieckie przewiozły w 2018 r. ok. 30,9 mln osób, a Warszawska Kolej Dojazdowa – ponad 4,7 mln pasażerów. W przypadku KM również mamy do czynienia ze spadkiem (ok. 3 proc.) w porównaniu do 2017 r. Wówczas z usług samorządowego przewoźnika skorzystało w stołecznej aglomeracji 32 mln pasażerów. W tych liczba także widać wpływ remontów torów na liczbę podróżnych. Wzrost zanotowała

natomiast Warszawska Kolej Dojazdowa – w 2017 r. jej pociągami przewieziono 4,1 mln osób korzystających ze wspólnego biletu. Oznacza to, że przewoźnik zanotował w 2018 r. wzrost na poziomie 14 proc.

W 2018 r. na zakup usług przewozowych miasto wydało ponad 2,6 mld zł. Przewoźnicy wykonali pracę przewozową na poziomie 234,4 mln wozokilometrów. Największą – Miejskie Zakłady Autobusowe (89,6 mln wzkm za 882,7 mln zł). Następne były Tramwaje Warszawskie (prawie 52,8 mln wzkm za 702,6 mln zł), prywatni przewoźnicy autobusowi (36,5 mln wzkm za 236,7 mln zł), Metro Warszawskie (35,6 mln wzkm za 465,6 mln zł), Szybka Kolej Miejska (13,8 mln wzkm za 145,2 mln zł) oraz Koleje Mazowieckie i Warszawska Kolej Dojazdowa (łącznie 5,9 mln pockm w ramach Wspólnego Biletu ZTM-KM-WKD za 177 mln zł).

Jak szacujemy liczbę pasażerów?

Szacując liczbę przejazdów środkami transportu zbiorowego w stolicy, warszawski Zarząd Transportu Miejskiego wykorzystuje dane dotyczące m.in. sprzedaży biletów, przyjętych tzw. współczynników przesiadkowości lub liczby podróży w dobie wraz z liczbą przejazdów, a także wykonanej pracy przewozowej. To skomplikowane i długotrwałe obliczenia. Aby ich dokonać, statystycy pracujący w ZTM zakładają np., że na jednym bilecie 20-minutowym wykonywana jest jeden przejazd, na bilecie dobowym – średnio dwie podróże, a na bilecie 30-dniowym – średnio niecałe dwie podróże w dobie od poniedziałku do piątku. W obliczeniach uwzględniane są także dane dotyczące udziału w przewozach osób uprawnionych do bezpłatnych przejazdów (seniorów, dzieci korzystających z Karty Ucznia) i gapowiczów. Analogiczna metoda szacowania liczby pasażerów wykorzystywana jest przez Główny Urząd Statystyczny. ■



Sprzątane, myte, szorowane

Autobusy Warszawskiego Transportu Publicznego codziennie odwiedzają myjnię, ich podłoga jest regularnie odkurzana, a zabrudzenia usuwane. Raz w miesiącu pojazdy przechodzą też gruntowną kąpiel, a w użyciu są środki dezynfekujące.

Komfort podróżowania jest jedną z najważniejszych rzeczy dla pasażera, dlatego o czystość komunikacji miejskiej trzeba dbać nieustannie. To niekończąca się praca, bo każdego dnia z Warszawskiego Transportu Publicznego korzysta kilkadziesiąt milionów pasażerów. Najwięcej z nich podróżuje autobusami, a tych w godzinach szczytu na warszawskie ulice wyjeżdża nawet około 1600.

Utrzymywanie czystości i estetycznego wyglądu pojazdów to jedno z głównych zadań, nakładanych przez Zarząd Transportu Miejskiego na przewoźników.

Autobusy mają wyjeżdżać na warszawskie ulice z zajezdni czyste i zadbane , dlatego codziennie, po zakończeniu pracy, pojazdy odwiedzają myjnie. Jedyny wyjątek od tej reguły stanowią dni, gdy temperatura spada poniżej -4 stopni Celsjusza. Wprowadzenie wyjątku na szczególnie zimne okresy roku ma swoje uzasadnienie. W czasie mycia tworzy się tzw. pył wodny, który bardzo łatwo może doprowadzić do zablokowania układów pneumatycznych w pojeździe, odpowiedzialnych m.in. za sterowanie działaniem układu hamulcowego i zamykaniem drzwi.

Znajdująca się w szczelinach przy drzwiach woda sprawiłaby z kolei, że drzwi by „zamarzły". Myjnie autobusowe nie są też wyposażone, w przeciwieństwie do myjni samochodowych, w funkcję suszenia. Autobus, który z takiej myjni by wyjechał, szybko pokryłby się skorupą lodu.

To sytuacja szczególna, ale nawet, jeśli ze względu na temperaturę, nie jest możliwe dokładne umycie pojazdu z zewnątrz, to przewoźnik ma obowiązek oczyścić klosze lamp oświetlenia zewnętrznego, wyświetlaczy, numerów taborowych pojazdu oraz wytrzeć zewnętrzne przyciski otwierania drzwi pasażerów.

Codziennie też czyszczone jest wnętrze pojazdu, zwłaszcza miejsca, z którymi pasażerowie mają najwięcej kontaktu, m.in. poręcze i uchwyty są przecierane na sucho, usuwane są śmieci, a jeśli zdarzy się np. rozlany napój czy rozrzucone jedzenie, które zostawi ślady, to takie zabrudzenia myte są środkami chemicznymi. Te wszystkie działania wchodzą w zakres tzw. obsługi codziennej. Przynajmniej raz w tygodniu wnętrze autobusów musi zostać gruntowanie odświeżone. Mokrą ścierką wycierane są parapety, poręcze i uchwyty. Trzeba wtedy także umyć podłogę (także stopnie i podesty).



Raz w miesiącu autobusy przechodzą gruntowną kąpiel. Oprócz wizyty w myjni, która zapewnia estetyczny wygląd z zewnątrz, pojazdy są także szorowane w środku. Wtedy tapicerka na siedzeniach dla pasażerów jest gruntownie prana oraz dokładnie myte jest całe wnętrze, w tym oczywiście poręcze i uchwyty, a nawet ramy okienne, sufity czy ściany poszycia wewnętrznego.

W trakcie jazdy po mieście zdarzają się również sytuacje awaryjne, kiedy pojazd zostanie tak zabrudzony, że nie powinien wozić pasażerów. O takich sytuacjach najlepiej informować kierowcę, a ten powinien powiadomić dyspozytora, który może nakazać zjechanie autobusu do zajezdni – dopiero tam pojazd zostanie umyty i będzie mógł wrócić na trasę.

Warto również pamiętać, że czystość i komfort podróżowania Warszawskim Transportem Publicznym zależy także od postawy pasażerów, dlatego warto unikać spożywania bardzo aromatycznego jedzenia czy picia innych napojów niż woda. Każde potrącenie czy gwałtowne hamowanie mogą w takiej sytuacji spowodować konieczność dodatkowego sprzątania autobusu, nie mówiąc już tym, w jakim stanie będą ubrania współpasażerów ■

Usunąć wspomnienia zimy

87 proc. mieszkańców Warszawy pozytywnie ocenia stan czystości w stolicy. Po zimie jest jednak dużo do zrobienia, także na terenach, z których korzystają pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego. O tym jak wyglądają prace porządkowe na przedwiośniu rozmawiamy z dyrektorem Zarządu Oczyszczania Miasta Tadeuszem Jaszczołtem.



Wiosna w kalendarzu naturalnie kojarzy nam się z wielkimi porządkami. W jakim zakresie prace służb oczyszczania miasta dotyczą terenów, z których korzystają pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego?

Prace porządkowe, które zleca Zarząd Oczyszczania Miasta, prowadzone są przez cały rok. Jednak zimą, oprócz codziennego zabierania śmieci z koszy na przystankach czy zrywania nielegalnie przyklejanych i szpecących wiaty reklam, jest to głównie odśnieżanie przystanków i dojść do stacji metra oraz posypywanie tych terenów piaskiem, żeby pasażerowie mogli się bezpiecznie przemieszczać. Wiosna przynosi zmianę rodzaju prac i ich częstotliwości. Zanim nasi wykonawcy wejdą w stałe harmonogramy sprzątania, najpierw muszą doczyścić miasto po zimie.

Na czym to doczyszczanie polega w odniesieniu do przystanków?

Na każdym z około 4300 przystanków autobusowych i tramwajowych działa silna ekipa porządkowa, której zadaniem jest usunięcie wspomnienia zi-

my czyli piasku, którym posypywane były chodniki. To początek. Do tego należy wymienić także mycie wiat, które rozpoczyna się po ustabilizowaniu dodatnich temperatur w nocy, co niweluje nam zagrożenie zamarzania wody. Planujemy w tym roku każdą wiatę umyć od czterech do siedmiu razy. Większą operacją porządkową jest mycie zadaszeń przystanków na pętli Dworzec Centralny, które planujemy wykonać w tym roku cztery razy, natomiast na przystanku Ratusz Arsenał i park Praski – osiem razy. Koniecznie wspomnieć też trzeba, że w ramach dbania o czystość nawierzchni ulic szczególną uwagę przykładamy do doczyszczania po zimie torowisk.

Czy sprzątanie torowisk to jakiś szczególny rodzaj prac?

Konstrukcja torowiska w utwardzonej nawierzchni wymaga dostosowania rodzaju sprzątania. To zadanie zostało nam przypisane w ubiegłym roku i po efektach oraz pozytywnej reakcji mieszkańców widzimy, że przyjęty system sprzątania się sprawdził. Prace wykonywane były nocami, podczas przerwy w kursowaniu tramwajów. Zamiatarki oraz ekipy sprzątające miały do obsłużenia ponad 200 tysięcy metrów kwadratowych terenów. Wszystkie mechaniczne prace porządkowe prowadzone są na mokro, co minimalizuje nam kurzenie. W ubiegłym roku przy sprzątaniu torowisk użytych zostało 560 tysięcy litrów wody. Sprzątanie odbywało się co najmniej raz na tydzień, a w sumie torowiska czyszczone były 30 razy. Sprzęt sprzątający realizuje prace przy minimalnych prędkościach, dzięki czemu wymiata zanieczyszczenia z rowków torowiska. W tym roku planujemy utrzymać tę wysoką częstotliwość i wysłać zamiatarki i zmywarki do sprzątania torowisk około 40 razy.

Jak często prace porządkowe będą prowadzone na przystankach?

Ekipy porządkowe pracują na przystankach nawet codziennie. Częstotliwość zależy od lokalizacji i ilości podróżnych przewijających się przez przystanek. Najrzadsze sprzątanie odbywa się raz w tygodniu. Przy czym nawet na takim przystanku, którego teren zamiatany jest raz na tydzień, codziennie opróżniany jest ze śmieci kosz. Na przystankach tramwajowych i autobusowych rozlokowanych mamy 5 900 koszy, z których odpadki usuwane są nawet sześć razy na dobę. Oczywiście oprócz prowadzenia tych systematycznych prac, reagujemy także na nagłe zabrudzenia przystanków. Takie sytuacje, przy skali rzędu 1,2 miliarda pasażerów korzystających rocznie z WTP, są nie do uniknięcia. Na zgłoszenia, które otrzymujemy od naszych służb kontrolnych przez całą dobę monitorujących czystość w mieście, ale też od innych służb miejskich, w tym Zarządu Transportu Miejskiego, reagujemy przy pomocy działającego 24 godziny na dobę, przez siedem dni w tygodniu Pogotowia Porządkowego ZOM. Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt otrzymywania takich wiadomości od pasażerów, którzy rozumieją, że czysta Warszawa to wspólna sprawa i poświęcają swój czas na przekazanie interwencji o potrzebie interwencji ekipy sprzątającej przez Miejskie Centrum Kontaktu Warszawa 19115. Trzeba też pamiętać, że służby miejskie likwidują skutki, a nie przyczyny, a przecież śmieci nie biorą się znikąd.

Ta kompleksowość i systematyczność przekłada się na poziom zadowolenia mieszkańców z czystości Warszawy, o czym pozytywnie wypowiada się 87 proc. badanych w ostatnim sondażu Barometr Warszawski.

Regularność prac porządkowych jest niezwykle istotna dla efektu czystego miasta i porządku w przestrzeni publicznej. Takie wyniki nas cieszą i dopingują do dalszego udoskonalania systemu utrzymania porządku w mieście. Bardzo nam zależy, żeby przestrzeń z której korzystają pasażerowie Warszawskiego Transportu Publicznego była atrakcyjna i wzbudzała pozytywne, miłe emocje, co osiągamy poprzez ukwiecanie terenów pętli autobusowych i tramwajowych. Tej wiosny udekoruje je 180 tysięcy krokusów, tulipanów i żonkili. Latem na krańcowych przystankach pojawią się kolejne sezonowe kwiaty, a w międzyczasie sadzone będą krzewy i drzewa, o czym z przyjemnością opowiem w naszym kolejnym spotkaniu na łamach IZTM. ■

Pole Mokotowskie łatwiejsze do zdobycia

Przystanki przy stacji metra Pole Mokotowskie to miejsce, w którym zatrzymują się tramwaje wielu linii. Dzięki przebudowie skrzyżowania al. Niepodległości i ul. Stefana Batorego dojście do nich będzie łatwiejsze.

To będzie część większej inwestycji, dzięki której poprawi się dostępność tej części Warszawy i znikną kolejne bariery architektoniczne. W tym roku przebudowane zostanie skrzyżowanie al. Niepodległości i ul. Stefana Batorego. Na północnym wlocie tego skrzyżowania pojawi się nowe przejście dla pieszych i przejazd dla rowerów, a kierowcy zyskają wydzielone fazy do skrętu w lewo z al. Niepodległości w obu kierunkach.

Dodatkowo, z myślą o osobach starszych i z niepełnosprawnościami, a także rodzicach z wózkami, wybudowane zostaną naziemne dojścia do przystanków tramwajowych nad stacją metra Pole Mokotowskie – takie dojście pojawi się od południowej strony skrzyżowania al. Niepodległości z ul. Stefana Batorego.

Według projektu Zarządu Dróg Miejskich chodnik, łączący południową część skrzyżowania z przystankiem tramwajowym Pole Mokotowskie 03, powstanie w wyniku zakładanego w projekcie ZDM zwężenia jezdni zachodniej al. Niepodległości pomiędzy ul. Stefana Batorego a G. Bruna o jeden (lewy) pas ruchu. Pomiędzy przystankami tramwajowymi, bez konieczności korzystania ze schodów, będzie można się przemieścić dzięki przejściu przez torowisko tramwajowe, łączące przystanki Metro Pole Mokotowskie 03 i 04.

Zarząd Transportu Miejskiego przeprowadzi analizy, które odpowiedzą na pytanie, czy możliwe będzie ze względów technicznych doposażenie północnej głowicy stacji Pole Mokotowskie (oraz przejścia podziemnego pod al. Niepodległości przy ul. G. Bruna) w trzy windy, które ułatwiłyby dostanie się na przystanki pasażerom wychodzącym ze stacji metra. Analizę koncepcji przeprowadzi dla ZTM firma, która zostanie wybrana w przetargu.

Gdzie miałyby się znaleźć windy? Według wstępnej koncepcji, dwie windy miałyby zostać wybudowane po zewnętrznej stronie al. Niepodległości (po stronie wschodniej i zachodniej. Kolejna winda powstałaby w pasie dzielącym pomiędzy torowiskiem a jezdnią zachodnią al. Niepodległości, co stanowiłoby uzupełnienie chodnika łączącego przejście dla pieszych przez al. Niepodległości po południowej stronie skrzyżowania z ul. Stefana Batorego z peronem przystanku tramwajowego Metro Pole Mokotowskie 03.

Badana będzie również możliwość zbudowania urządzenia podnoszącego (windy, rodzaju schodów ruchomych), które ułatwiłoby przedostanie się z poziomu peronu na antresolę, a następnie – kolejnymi windami – na poziom terenu. Zanim zostanie podjęta decyzja trzeba będzie dokładnie przeanalizować wszystkie uwarunkowania techniczne. ■



Od kolei żelaznej do metra

Komunikacja miejska na Bródnie rozwija się już od lat 20. poprzedniego wieku. Od dawna jeżdżą tutaj autobusy, jest wiele linii tramwajowych, kursuje kolej. Po wybudowaniu metra przeszłość spotka się z przyszłością.

Można śmiało powiedzieć, że Bródno swój rozwój zawdzięcza transportowi, dzięki niemu w XIX wieku przybywali tutaj nowi mieszkańcy, rozwijał się przemysł. Wszystko za sprawą Kolei Nadwiślańskiej oraz Głównych Warsztatów Kolejowych, które zajmowały się obsługą taboru kursującego na tej jednej z najważniejszych tras kolejowych zaboru rosyjskiego. Linię uroczyście otwarto 17 sierpnia 1877 roku. Była to trasa z Kowla przez Warszawę do Iłowa za Mławą przy granicy pruskiej i jak pisała ówczesna prasa, stanowiła część łącznika między Morzem Bałtyckim a Morzem Czarnym.

Wszystkich stacji było 24. Największa stacja, Warszawa-Praga, była na tej trasie bardzo ważnym węzłem. Wszystkie bocznice i rozjazdy znajdowały się na całej niemalże przestrzeni między Bródnem a Golędzinowem. Wymuszone to zostało potrzebami ruchu tranzytowego z głębi Cesarstwa Rosyjskiego oraz wzrastającymi z każdym dniem przeładunkami w samej Warszawie.

Równocześnie powstał kompleks Warsztatów Głównych stacji Warszawa-Praga. Znajdowały się tam stanowiska napraw parowozów, kotłów, tendrów i wagonów. Tabor stanowiło 36 parowozów, 700 wagonów towarowych i kilkanaście wagonów osobowych oraz pocztowych - było więc co naprawiać. Nowe



fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4028-3

Bródno z Pelcowizną i Golędzinowem, które przyłączone zostało do Warszawy dopiero w 1916 r. swój rozwój zawdzięcza tylko i wyłącznie Kolei Nadwiślańskiej. Niektóre późniejsze regularne ulice jak np. Piotra Wysockiego rozwinęły się z dróg terenowych, którymi rozwożono budulec na stację Warszawa Praga.

Pracowników Kolei Nadwiślańskiej było coraz więcej, a dojazd na Bródno (jeszcze wtedy poza granicami Warszawy, zmieni się to dopiero w 1916 roku) był trudny. Już w 1893 roku myślano nad przeprowadzeniem linii tramwajowej na przedmieście Warszawy – Bródno. Inżynier Stefan Roguski chciał w tym właśnie roku założyć spółkę,


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4028-2

która zbudowałaby wąskotorową kolej konną od ulicy Wileńskiej na Pradze do cmentarza na Bródnie. Koszt obliczył na 12 tys. rubli.

Nowe Bródno pozbawione było wszelkiej innej komunikacji niż Kolej Nadwiślańska. Z drewnianego dworca Warszawa Praga na Nowym Bródnie i Pelcowiźnie można było dojechać np. na Pragę czy z przesiadką do Warszawy. W 1908 roku na samą Pragę dowoziły pasażerów tramwaje do rogu ul. Targowej i Stalowej w Warszawie. Było ich jednak tak mało, że aby dostać się do nich w Warszawie wiele osób podążało na punkty krańcowe i tam zdobywano szturmem miejsca w wagonie, który przez miasto jechał przepełniony. Pasażerów było bardzo wielu, choćby ze względu na Cmentarz Bródnowski.

W 1910 roku Magistrat Warszawy zgodził się przeprowadzić linię tramwajową do cmentarza. Władze miasta postawiły warunek, że mieszkańcy Bródna ofiarują bezpłatnie grunty na poszerzenie drogi. Mieszkańcy zgodzili się na to rozwiązanie, choć jednomyślności nie było, a następnie została wyznaczona specjalna delegacja, która miała się porozumieć z Magistratem. W 1911 roku Wydział Techniczny administracji tramwajów Warszawskich sporządził plan linii tramwajowej do cmentarza Bródnowskiego. Toczyły się też rozmowy z 28 właścicielami gruntów. Nowa linia zaczynałaby się na rogu ul. Stalowej, dalej biegłaby ulicami: Konopacką, Esplanadową i Śliwicką, aż do Rogatek Wileńskich. Tramwaje przejeżdżałyby pod nowym wiaduktem kolei Nadwiślańskiej i kierowały się na drogę do bramy cmentarza.

Prace posuwały się bardzo powoli i dostanie się na cmentarz Bródnowski np. w dzień Wszystkich Świętych czy dzień Zaduszny było nie lada wyzwaniem. Właściwie jedyną możliwością były omnibusy albo bryczki prywatne, ale opłata za przejazd była dość wysoka. Właściciele bryczek


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 1-G-4028-4

w 1916 r. za przejazd na trasie od cerkwi na Pradze do cmentarza żądali 5 kopiejek za osobę, a kiedy omnibusy przestały kursować – cenę podniesiono do 25 kopiejek.

W roku 1920 wprowadzono linię autobusową nr 1, która kursowała od ul. Strzeleckiej na Pradze przez Konopacką, 11 Listopada, Odrowąża, Białołęcką, do Nowego Bródna. Obsługiwały ją autobusy, które w 1920 roku brały udział w obronie Warszawy, a następnie zostały wyremontowane. Trasa w następnych latach kilkakrotnie się zmieniała. Już na początku 1921 roku została wydłużona do Placu Zamkowego, by w następnym roku rozpoczynać się przy Dworcu Wileńskim i stamtąd zawozić pasażerów na Nowe Bródno.

Komunikacja autobusowa w Warszawie przeżywała w tamtych czasach trudności. Ten środek transportu nie był bardzo popularny wśród warszawiaków i bywały takie dni, że przewożono poniżej dwóch tysięcy pasażerów. Od 1924 roku były w stolicy już tylko dwie linie autobusowe, z czego jedna docierała na Pelcowiznę. Była to linia jedyna w swoim rodzaju, bo kursowały na niej autobusy na kołach tramwajowych, na niezelektryfikowanej trasie tramwajowej. Warszawiacy nazywali je „autotramami".

W latach 20. w tej części Warszawy bardzo mocno rozwijała się komunikacja tramwajowa. Władze stolicy odpowiedziały na wzrastające zapotrzebowanie i w 1924 roku uruchomiona została linia nr 21. Pętla tramwajowa znajdowała się pod koniec ulicy P. Wysokiego, przed Szkołą Kolejową, za krzyżem postawionym przez mieszkańców Nowego Bródna w 1925 roku dla upamiętnienia piątej rocznicy „Cudu nad Wisłą" w 1920 roku. W pobliżu pomnika z inicjatywy Oddziału Miłośników Bródna Towarzystwa Przyjaciół Warszawy oraz Dyrekcji Tramwajów Warszawskich zrekonstruowano odcinek zabytkowego torowiska i sieci trakcyjnej oraz przystanek. Na drugą stronę Wisły tramwaje przejeżdżały mostem Kierbedzia, a dalej jechały Nowym Zjazdem, Krakowskim Przedmieściem, Trębacką, Moliera do Placu Teatralnego. Jak to często bywało w tamtych czasach, tramwajów było za mało, chętnych do podróżowania zbyt wielu, więc prasa co jakiś czas donosiła o wypadkach spowodowanych przepełnieniem tramwajów.



fot. ze zbiorów Muz. Historycznego m.st. Warszawy, Henryk Poddębski, 1935

Nie było to jedyne połączenie tramwajowe. Na Bródno w tamtych latach kursowała również linia numer 6, której trasa w 1930 roku zaczynała się na Placu G. Narutowicza, a kończyła na ulicy św. J. Odrowąża. Potrzeba jednak było sprawnej komunikacji, która docierałaby w okolice Cmentarza Bródnowskiego. Dlatego 26 października 1933 roku nastąpiło uroczyste otwarcie nowej linii tramwajowej nr 6a jako wariantu linii nr 6.

To było duże wydarzenie dla Warszawy. Zaproszeni goście przyjechali specjalnymi pociągami na miejsce uroczystości u zbiegu ulic św. J. Odrowąża i św. Wincentego, gdzie rozpoczynała się nowa linia o długości 1,2

kilometra. Po przecięciu wstęgi przez prezydenta miasta Warszawy Zygmunta Słomińskiego nastąpił przejazd wzdłuż nowo wybudowanej trasy od Cmentarza Bródnowskiego do pl. G. Narutowicza. Kilka miesięcy później linie zostały połączone.

Po II wojnie światowej komunikację miejską trzeba było organizować od nowa. Z tej części Warszawy można się było wydostać tramwajami linii nr 3 (dojeżdżały do Bazyliki Kawęczyńskiej) oraz linii nr 4 (do Dworca Wschodniego). Kilka lat później udało się uruchomić kolejne połączenie – tym razem na lewy brzeg Warszawy – tramwaje linii nr 2 dojeżdżały aż do Placu Trzech Krzyży.


fot. Narodowe Archiwum Cyfrowe, sygn. 51-188

Rok 1961 zapoczątkował rewolucję nie tylko w wyglądzie tej części Warszawy, ale także w układzie komunikacyjnym. Wtedy Robotnicza Spółdzielnia Mieszkaniowa oddała do użytku pierwszy blok osiedla przy dzisiejszej Trasie Toruńskiej.

Nowy układ urbanistyczny w zamiarach projektantów osiedla Bródno zmienił zwyczaje mieszkańców, którzy zamienili transport szynowy na rzecz transportu autobusowego, tak jak miało to miejsce w latach 20. XX wieku, tylko że w skali nieporównywalnej. Od roku 1960 kursowała linia 120 na trasie Dw. Wileński - Stare Bródno (później oczywiście, przebieg linii ulegał zmianom). Niedługo później, bo od 1961 roku zaczęła kursować linia autobusowa 145 na rasie od św. J. Odrowąża na Białołękę (Artyleryjska), a jedna z najbardziej znanych i lubianych linii tej części Warszawy, linia 169, funkcjonuje od 1967 roku.

Szybkie, na ile było to możliwe, połączenie z zachodnią częścią stolicy zapewniała przyspieszona linia „M", uruchomiona w 1971 roku. Warszawiacy bardzo ją lubili, bo na swojej trasie (od 1980 roku sięgającej aż do Dworca Zachodniego) zatrzymywała się na niewielu przystankach. W 1993 roku została zlikwidowana i przekształcona w linię 127. Pewnie wielu starszych mieszkańców Bródna wspomina ją z sentymentem, ale jeśli najbardziej zależy im na tym, by podróżować sprawnie i wygodnie, to powinni się uśmiechnąć. Metrem jeździ się najszybciej. ■

Tekst:
Łukasz Majchrzyk

Za pomoc w przygotowaniu tekstu dziękujemy Panu Sebastianowi Straniankowi z Towarzystwa Przyjaciół Warszawy – Oddział Miłośników Bródna.

Opracowano na podstawie:

1. https://kurierkolejowy.eu/aktualnosci/31319/kolej-nadwislanska---droga-zelazna-z-piekna-przeszloscia-i-ciekawymi-perspektywami.html
2. http://kalinowski.weebly.com/uploads/4/9/1/6/4916495/droga_zelazna_nadwislanska_1877r..pdf
3. trasbus.com


zakochaj się
w Warszawie